

Saab PhoeniX Concept 2011

NEVS-brevet fredag 5 juli
Föregående onsdag 3 juli

1. **Geely förnekar: Miljardlånet ingen bakdörr ut ur Volvo**
2. **Det finns ingen efterfrågan på elbilar i Europa**
3. **"Elbilar inte prisvärda jämfört med bensin- eller dieselbilar"**
4. **Polisens egen utredning stärker misstanken mot lastbilsföraren**
5. **Dodge rullar ut Charger SRT Hellcat Widebody**
6. **Prov: Volkswagen Passat GTE – en riktig fullträff**
7. **Bensinupprorisk – då är det här en bil för dig**
8. **Prov: Porsche 911 Speedster kostar 2,9 miljoner – och är värd varenda krona**
9. **Vi har kraschat med en Tesla i en Tesla**
10. **Provkörning av Kia Stinger 2,2 CRDi AWD AT8 GT Line**
11. **Lancia Delta Integrale**
12. **Grattis Buick Riviera!**
13. **Fredagshumorn**
14. **Fredagsfilmen**

Di

1. Geely förnekar: Miljardlånet ingen bakdörr ut ur Volvo

Robert Triches

Publicerad: 28 juni 2019, 15:50



Geelys vd Li Shufu.

Kinesiska Geely har lånat 400 miljoner euro, motsvarande 4,2 miljarder kronor, till nollränta i en obligation där långivaren har rätt att som betalning byta till sig B-aktier i AB Volvo när obligationen mognar.

Detta har tolkats som att Geely kan vara på väg ut ur Volvo, men det är helt fel, säger ledande analytiker, källor med insyn och Geely själva.

RECHARGE

2. BMW-chefen: ”Det finns ingen efterfrågan på elbilar i Europa”

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-06-28, 10:24

BMW:s utvecklingschef, Klaus Fröhlich, sa tidigare i veckan att han bedömer att förbränningsmotorerna kommer att leva i 30 år till, och att omställningen till eldrift är överhajpad. Han menar dessutom att kunderna i Europa inte vill ha elbilar, det skriver Forbes.



BMW:s utvecklingschef Klaus Fröhlich menar det inte finns någon efterfrågan på elbilar i Europa och att laddhybrider bättre passar det europeiska körmönstret.

BMW:s plan för framtiden är att fram till 2025 ha 25 nya elektrifierade modeller på marknaden, både laddhybrider och elbilar. Men **det beror inte på att kunderna vill ha det, utan för att utsläppsregler kräver det**, menar Klaus Fröhlich.

"Det finns ingen efterfrågan på elbilar hos kunderna, ingen alls. Det finns regelverk som kräver elbilar, men inga kunder", säger Klaus Fröhlich.

Elbilar har ett syfte i andra delar av världen exempelvis Kina och Kalifornien, menar Klaus Fröhlich, men att de körmönstren vi har i Europa bättre lirar med laddhybrider med lång elektrisk räckvidd.

"Så som jag ser det är elbilar för Kina och Kalifornien. Alla andra delar av världen klarar sig bättre med laddhybrider med bra elektrisk räckvidd", säger Klaus Fröhlich.

Transport and Environment, som jobbar för att göra den europeiska transportsektorn så hållbar som möjligt har tidigare riktat skarp kritik mot europeiska biltillverkare för att de dels erbjuder för få elbilar på marknaden och dels för att de väntar med att lansera elbilar till 2021 av affärsmässiga skäl.

"Biltillverkare spelar ett högt spel när de avsiktligt skjuter upp försäljningen av miljövänligare bilar, för att maximera vinsten på förbränningsmotordrivna suvar", det säger Julia Poliscanova, chefen för miljövänliga fordon på Transport and Environments.

Klaus Fröhlich erkänner att biltillverkarna inte har påskyndat utvecklingen, men menar samtidigt att Transport and Environment missbedömer europeiska bilköpares benägenhet att växla till elbilar. Han påstår att ingen hade köpt dem.

"Vi hade kunnat fylla hela Europa med elbilar, men ingen hade köpt dem", säger Klaus Fröhlich.

BMW-chef: Förbränningsbilarna kommer leva 30 år till
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Volvos sista dieselmotor i sommar: ”Ser ingen framtid för dieselbilarna”
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Utsläppen ökar – och fler väljer bensin före diesel: "Skrämmande utveckling"

RECHARGE

3. "Elbilar inte prisvärda jämfört med bensin- eller dieselbilar"

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-07-03, 19:23

Därför tror bilchefen att vätgastekniken kommer köra om batterielbilarna.



Alla är verkligen inte överens om att vi alla kommer köra batterielbilar om några år. Bland cheferna i bilbranschen har vätgasbilarna ett starkt fäste.

Det märks inte minst i den årliga undersökningen bland makthavare i bilbranschen som McKinsey gör. Flera år i rad har deltagarna i den undersökningen hävdat att vätgasdrivna bränslecellsbilar kommer köra om batterielbilarna.

Elbilar "mindre prisvärda" än förbränningsbilar?

Nu kan vi räkna in ytterligare en person bland vätgasförespråkarna och det är Felix Gress, pr- och kommunikationschef på stora underleverantören Continental som levererar komponenter till många stora bilmärken.

Batterielbilar "har sina begränsningar" och är inte prisvärda jämfört med bensin- eller dieselbilar, sa han på en konferens i Tyskland.

"För köparna kommer det vara svårt att acceptera en sådan bil på marknaden – du betalar ett högre pris men får mindre bil för pengarna, så det blir tufft att sälja in", sa han.

Vätgasen kör om 2030, enligt Continentalchefen

Även om det är mycket hajp kring elbilarna nu tror Felix Grass att den kommer lägga sig om några år. 2030 kommer vätgasbilarna ha kört om, tror han.

"Bränslecellen är inte redo ännu. Men 2030 ser vi något vara på gång, särskilt i personbilar som körs långa sträckor, eller i lastbilar."

När det gäller batterielbilarnas nackdelar är det främst räckvidden Felix Grass nämner, trots att många undersökningar istället pekar på att räckviddsångest är vanligast bland bilköpare som ännu inte bytt till en elbil. Att biltillverkarna behöver satsa på eldrift för att klara utsläppsmålen kritiserar han dock inte alls.

SKARABORGS LÄNS TIDNING

4. Polisens egen utredning stärker misstanken mot lastbilsföraren

Kristina Claesson

Publicerad 2 juli 2019 15:37

Föraren av lastbilen som skenade på E20 tidigare i sommar nekar till brott.
– Eftersom jag håller kvar vid brottsmisstanken så pekar det i en viss riktning. I annat fall hade jag lagt ner utredningen, säger Andreas Gabrielsson, förundersökningsledare vid polisens trafiksektion region Väst.



Med hjälp från utomstående lyckades polisen få stopp på den skenande lastbilen.

Föraren är skäligen misstänkt för grovt falskt larm och vårdslöshet i trafik.

Han har själv förklarat att bromsarna hakade upp sig så att fordonet inte gick att få stopp på. Under en och en halv timmes tid färdades lastbilen på E20 och polis tvingades stänga av vägen. Med hjälp av en civil insats kunde den köras ut på ett gärde strax norr om Skara, där den stannade.

Enligt Scanias och Transportstyrelsens utredningar fanns det inget tekniskt fel på lastbilen.

– Det flaggar för att något inte stämmer. Vi har låtit våra egna tekniker göra en utredning för objektivitetens skull, säger Andreas Gabrielsson, förundersökningsledare vid polisens trafiksektion region Väst.

Vad den visat vill han av förundersökningsskäl inte gå in på.

Lastbilsföraren har tilldelats en offentlig försvarare och delgivits misstanke om brott. Han förnekar både grovt falskt larm och vårdslöshet i trafik.

– Vi har hållit förhör med honom, det gjordes i torsdags i förra veckan. Då fick han lämna sin version av händelseförloppet.

Andreas Gabrielsson kan inte gå in på vad som sas, men tillägger:

– Eftersom jag håller kvar vid brottsmisstanken så pekar det i en viss riktning. I annat fall hade jag lagt ner utredningen.

Däremot lär det dröja innan fallet redovisas för åklagare och denne kan ta ställning till om det ska väckas åtal eller inte.

Ärendet är inte prioriterat hos polisen, även om allmänintresset är stort.

– Vi är en ganska liten grupp poliser som i första hand utreder trafikolyckor med dödlig utgång. I det här fallet finns det heller ingen som är frihetsberövad, men fallet är ändå viktigt för oss, betonar Andreas Gabrielsson.

Han tror inte att det kommer hända särskilt mycket i ärendet under de närmaste veckorna.

– Vi går in i semesterperioden. Sedan finns det andra saker i det här ärendet som kan ge en förklaring till händelsen, som är relevanta för utredningen och måste utredas. Det viktiga här är att det blir rätt i slutändan, att ta reda på vad som hände och vad det var som gick fel. Inte att det ska gå fort.

Läs mer: **Polisen utreder chauffören bakom skenande lastbil**

Läs mer: **Kaspers hjältedåd räddade lastbilen från att välta**



Kristina Claesson

Feber

5. Dodge rullar ut Charger SRT Hellcat Widebody

och Charger Scat Pack Widebody

Av Bobby Green 2019-06-28 kl 11:45

Efter teasern under skynket har Dodge nu lättat på hemlisarna och presenterat Dodge Charger SRT Hellcat Widebody. En breddad version av Scat Pack lanseras också.



FILM: ***https://youtu.be/x2ZKZiRgdKU***

Skärmarna ökar på bredden med 89 millimeter och för att hjulhusen ska fyllas ut ordentligt sitter där nu 20-tummare som är elva tum breda skodda med 305/35ZR20-däck. Fjädringen har ställts in ytterligare och det finns dämpare från Bilstein som går att ställa in i tre stycken olika lägen. Bromsarna har även uppgraderats och har numera sexkolvsok från Bremo.

Charger Scat Pack Widebody har en Hemi-V8:a på 6,4 liter under huven. Den ger 492 hästar och kopplas till en åttastegad automatlåda som driver bakhjulen. 0-100 km/h ska gå på 4,3 sekunder och kvartsmilen avklaras på 12,4 sekunder.

Väljer man Charger SRT Hellcat Widebody får man istället en kompressormatad V8:a på 6,2 liter som ger hela 717 hästar och 881 newtonmeter i vrid. Det räcker för att klara 0-100 km/h på 3,6 sekunder och toppa 315 km/h. Maskinen gör den här modellen till "most powerful and fastest mass-produced sedan in the world".

Försäljningen drar igång i höst men vad man får betala framgår tyvärr inte för tillfället.

cnbc.com +

RECHARGE

6. Prov: Volkswagen Passat GTE – en riktig fullträff

Av Torbjörn Lundgren

Publicerad 2019-06-28, 06:29

Storsäljande VW Passat får en uppdatering i sin åttonde generation. Små yttre ändringar men mycket nytt under skalet. Laddhybriden Passat GTE är den mest sålda laddbara bilen i Sverige och nu får den bättre räckvidd vid ren eldrift.



Ny stötfångare och nya LED-strålkastare markerar att det är en "ny" Passat.

Vi har provkört den faceliftade versionen av den omåttligt populära Passat GTE – nu med energitätare batteri och längre räckvidd på el. Dessutom hel del andra finfina uppdateringar.

Detta ingår i provkörningen:

- **VAD ÄR NYTT?**
- **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**
- **NÖRDFAKTA.**
- **BORDE JAG KÖPA EN?**

VAD ÄR NYTT?

Det är en tekniskt omfattande uppdatering men det är inte så mycket som syns utanpå. Finliret är nya stötfångare och ny kylargrill. Passat-bokstäverna sitter nu centrerade baktill under Volkswagensymbolen och bilen har fått nya LED-strålkastare, LED-varselljus, LED-dimljus och LED-baklyktor. Som tillval kan man beställa Matrix aktiv ljusbild och då kommer rinnande blinkers på köpet.

Desto mer har hänt under skalet. Passat GTE har ett nytt batteri med högre energitäthet. Antalet celler är detsamma som förr liksom storleken men det är 10 kg tyngre – mer koppar helt enkelt. Ökningen är 31 procent, från 9,9 kWh till 13,0 kWh. Det innebär att räckvidden vid körning enbart på el ökat till 55 km enligt nya normen WLTP. Enligt NEDC-normen är räckvidden 70 km. Man kommer nu 20 km längre på el än tidigare. En väsentlig förbättring. En annan nyhet är att alla motorer till Passat får partikelfilter, oavsett om de drivs av diesel eller bensin.



Kompetent, rolig, bränslesnål – men kanske lite tam design.

Volkswagens tekniker har minskat antalet körlägen från fem till tre:

E-MODE: Går bara på el.

GTE: Sportig körning, utnyttjar hela systemets kraft. GTE startas med en egen knapp på mittkonsolen och ändrar karaktären både hos bensinmotorn och elmotorn – de blir rappare och kvickare. GTE-läget ändrar även stötdämparresponsen, pedalkänslan och styrningen, som blir mer direkt. Bilen byter verkligen känsla. En ljudgenerator ger riktigt kul ljud när man gasar på.

HYBRID: Väljer automatiskt mellan elmotorn och TSI-motorn. De två ytterligare lägena som fanns tidigare är inkorporerade i hybridläget. Du kan ställa in systemet beroende på om du vill ladda batteriet mer eller bibehålla laddnivån.

På insidan fortsätter innovationerna. Passat har fått en 11,7-tums digital instrumentskärm och kapacitiv ratt. Den är alltså beröringskänslig och känner om föraren släppt taget eller bara slappat till – då piper en varningssignal. De digitala instrumenten konfigureras via en knapp på ratten och kräver lite tillvänjning.

Nya Passat är fullsmockad med olika system. Spektakulärt är Travel Assist som innebär att bilen delvis kan köra sig själv i marschfart. Passat är första VW att få det. Systemet samverkar med den adaptiva farthållaren ACC och reagerar på fartbegränsningar, tätorter, kurvor, rondeller och korsningar och anpassar farten därefter.

Vi provade det och flyter man iväg mot grannfilen durrar ratten och styr emot. Det verkar inte vattentätt eftersom det missade någon gång. Dessutom larmade det i en bil trots att körningen var i högsta grad aktiv. Det kan möjligen bero på att detta var förseriebilar.





Fulladdad kommer nya Passat GTE 55 km på ren el.
Normalföraren kan fixa en stor del av körningen helt på el och får därmed låga kostnader.

IQ.DRIVE är samlingsnamnet för alla assistanssystem (även Travel Assist). Där ingår Side Assist, Front Assist inklusive fotgängarskydd, Lane Assist, Trailer Assist, Emergency Assist och Park Assist.

Nytt för Passat är Emergency Steering Assist som via bromssystemets ingripande förbättrar säkerheten vid plötslig undanmanöver.

För den uppkopplingsberoende är Passat först med att få VW:s nya Matrix MIB3 och den erbjuder för första gången trådlös integrering av iPhone-appar. Passaten är numer ständigt uppkopplad via en OCU med eget SIM-kort.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Det som först slår mig när jag startar med fulladdat batteri är tystnad (den startar alltid i el-driftsläge). Inte nog med att den i princip är ljudlös på eldrift. Bortsett från drivlinan är Passat en mycket tystgående bil.

Alltså sveper man på och enda bekymret man har är om man ska vara snål-August och se hur långt man kommer med det nya, starkare batteriet eller om man ska köra normalt. Eller ha pjäxan i durken...



Den nya digitala instrumentskärmen är ett lyft för insidan.
I övrigt ordning och reda som vanligt.

Jag hade kunnat köra testslingan bara på el men det går ju inte an. Tryck på GTE-knappen och plattan! Bilen ändrar verkligen karaktär och blir riktigt rolig – och lite för snabb för de vindlande småvägarna bland kullarna ovanför floden Rhen.

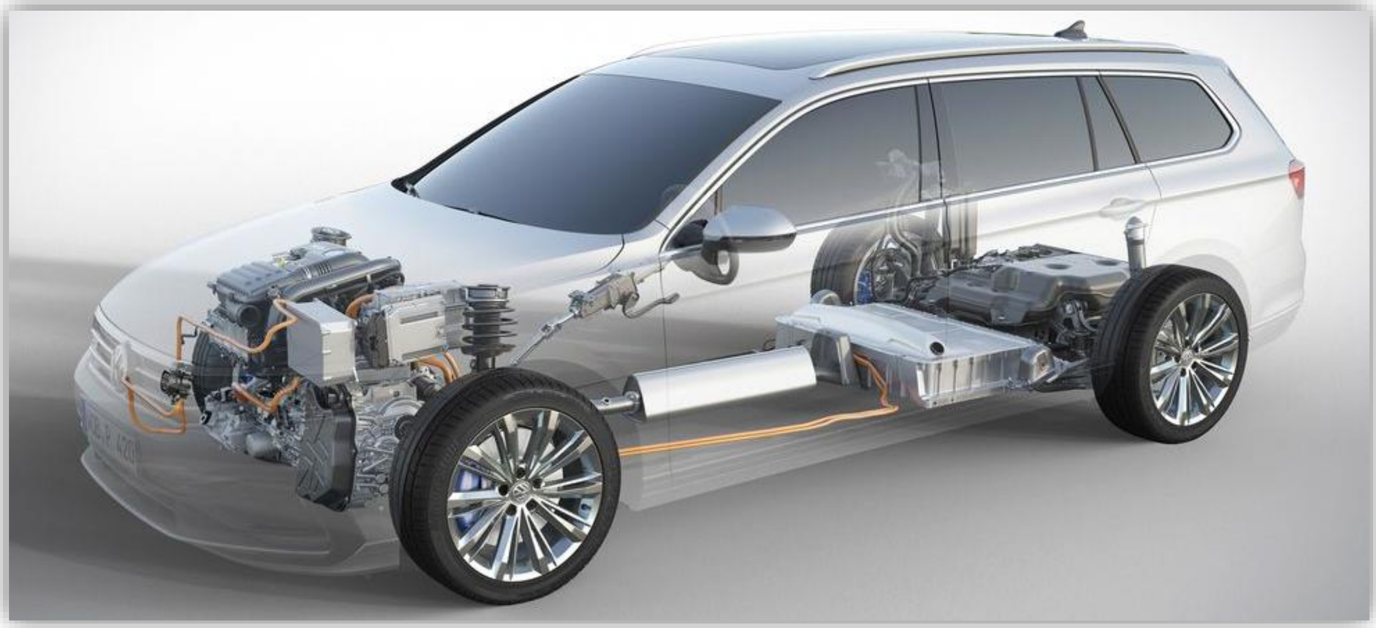
Drivlinan är imponerande smidig med sin kombination av liten (men stark) bensinturbo och elmotor.

I övrigt är den precis så solid och nästan provokativt effektiv som VW:s senare produkter. Man sitter bra, har tydliga instrument (nu digitala) och förnuftiga reglage, rätt placerade.

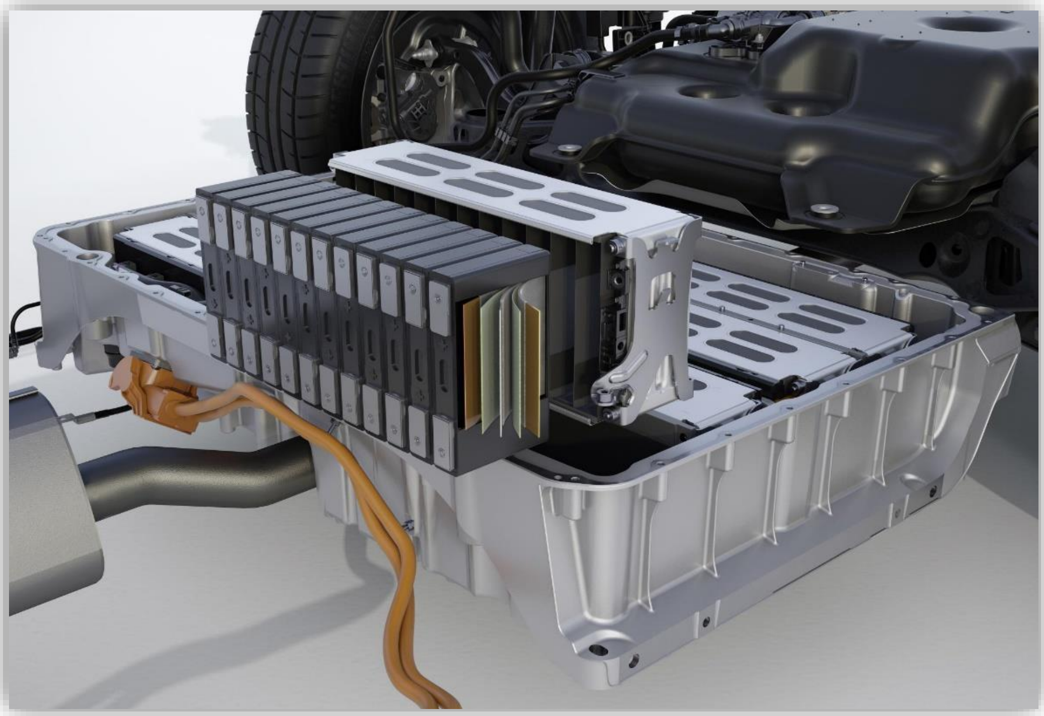
NÖRDFAKTA.

Om du vill skriva grannen på näsan att du just mottagit din nya VW Passat så visa den bakgrundsbelysta Passatloggan på instrumentpanelen samt att namnet Passat nu är centrerat (i stora bokstäver) på bakpartiet under logotypen. Danska hifiexperten Dynaudio har utformat det 700 watt starka ljudsystemet som låter utmärkt, men är tillval.

Laddning från helt tomt batteri via ett interface i bilens front och ett 230-voltsuttag tar fem timmar och 30 minuter eller fyra timmar och 30 minuter med en laddbox eller en laddstation på 360 volt.



1,4-liters bensinturbo samt elmotor som är integrerad i DSG-lådan. Kompakt och effektivt. Batteriet i nya GTE är inte större, men starkare och 10 kg tyngre.



Batteriet i nya Passat har 31 procent ökad energikapacitet vilket ger 20 km längre räckvidd.

BORDE JAG KÖPA EN?

Absolut! I alla fall om du har behov av en välbyggd, rymlig, komfortabel, kvick och miljöskonande bil utan några allvarliga brister. Det svenska priset var inte fastställt vid vår provkörning men Volkswagen Sverige har gjort en poäng av att prisbilden bibehållits gentemot föregångaren. Det borde i så fall även gälla GTE som innan kostade 438 000 kronor med 10 000 extra för kombin som i princip alla köpte.

VW Passat GTE har varit Sveriges mest sålda laddbara bil de senaste åren och produkten har bara blivit bättre. Den är, vilket kan komma bort ibland, grymt bränslesnål. Frågan är hur bonus utfaller. Troligen mellan 20 000 och 30 000 kronor.

Andrahandsvärdet borde vara bra, i alla fall de närmaste åren.

VOLKSWAGEN PASSAT GTE

TEKNISKA DATA

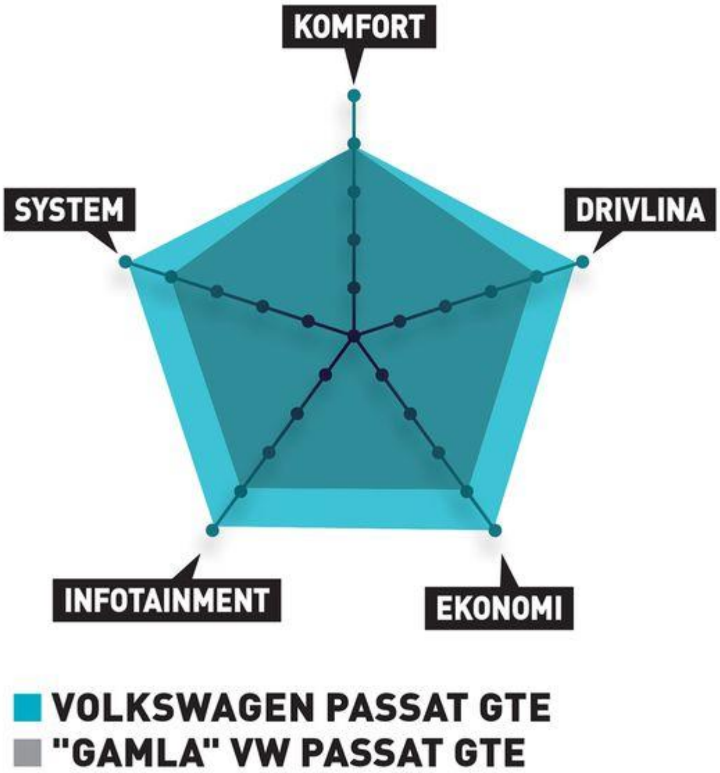
MOTOR: R4, turbo, bensin, 1 395 cm^3, 156 hk, 250 Nm vid 1 500–3 500 r/min, synkron, trefas permanentmagnetmotor, 115 hk, systemeffekt 218 hk vid 5 000–6 000 r/min, systemvridmoment 400 Nm, litiumjonbatteri 13,0 kWh, 6-växlad DSG-låda, framhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 767/1 832/ 1 516 mm. Axelavstånd 2 786 mm. Tjänstevikt 1 735 kg. Bagagevolym max 1 780 l. Tankvolym 50 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,6 sek. Toppfart 225 km/h. Förbrukning 1,5 l/100 km, CO_2 38–40 g/km.

PRIS: Fastställs i början av juli. Säljstart nu. Beställer du en Passat GTE idag får du den någon gång under första kvartalet 2020.

PERSONLIGHET



SUMMERING

PLUS: Smidighet, prestanda, bränsleekonomi, komfort, utrymmen.

MINUS: Lång väntetid.

★★★★★

Torbjörn Lundgren

SVENSKA DAGBLADET

7. Bensinupprorisk – då är det här en bil för dig

Rolf Gildenlöw Publicerad 2019-06-29 kl 10.00

Det här är bilen som även de mest militanta ledarna för bensinupproret skulle kunna leva med. Den drar hälften så mycket bensin som motsvarande 1970-talsmodell och är dubbelt så rolig att köra.



Volkswagen minsta suv T-Cross är i princip en högbyggd VW Polo. Fast rymligare och mera praktisk.

Bensinupprorisk – då är det här en bil för dig

I slutet av 1970-talet kostade bensinen i Sverige strax under åtta kronor litern. Ungefär hälften så mycket som i dag. Marknadens hetaste småbil på den tiden hette VW Golf GTI. Den drog strax under litern per mil enligt dåtidens sätt att mäta. I verkligheten drog den betydligt mer.

Vår testbil VW T-Cross TSI drar under halvlitern per mil trots att den har fler hästkrafter. Men även den dricker i verkligheten mer. Enligt det nya tuffare mätsystemet WLTP behöver den 0,62 liter per mil. Men ändå kommer du ungefär dubbelt så långt med T-Cross som med dåtidens Golf GTI.

Det är alltså inte särskilt mycket dyrare att köra bil i dag än för 40 år sedan. Om man nu inte i likhet med bensinskatteupprorets grundare Kenneth Winsborg har samlat på sig över 100 gamla bensintörstiga bilar hemma på gården.

Om någon tycker att det är lite galet att jämföra VW Golf med VW T-Cross, som i grunden faktiskt är en VW Polo, alltså lillebror till Golf, så är förklaringen att bilarna under åren svällt på alla ledder. Så dagens Polo är faktiskt större än 1970-talets Golf.

Jag kör den vassaste versionen av T-Cross TSI, som alltså är Volkswagens minsta suv och som här levererar 150 hästkrafter. Men den svenska VW-importören tror att instegsmodellen med 95-hästarsmotorn blir bästsäljaren. Det är i grunden samma maskin i båda två men den förstnämnde har fått extra tryck, bokstavligen, men hjälp av en turbo.



Det mesta går numera att manövrera med knappar i ratten.



Förarplatsen påminner inte bara om VW Polo utan i stort alla VW-modeller.

Och det är just motorn som är pärlan i T-Cross. Liten men naggande god. 999 kubik och bara tre cylindrar. Det kan te sig futtigt men, för att citera Claes Eriksson i Galenskaparnas tv-serie "Macken": "Om man ställer in den rätt så låter den precis som en Maserati". Inställningen gör du förstås med gaspedalen.



VW T-Cross rymmer faktiskt mer bagage än storebror Golf och behövs ännu mera svängrum kan hela baksätet skjutas framåt.



Reparationssats i stället för reservhjul. Välj själv.

Fördelen med en liten motor är bland annat att det är mindre ”järnskrot” som ska dras runt. Det märks när man ska iväg efter att ha stannat vid ett rödljus eller en stoppskylt – reaktionen är direkt och bilen tar nästan ett skutt framåt. Trycker du sedan gasen i botten morrar den som en italiensk sportbil. Nästan…

Trots utseendet och modellbeteckningen är T-Cross ingen bil som du bör ge dig ut med i terrängen. Den är bara tvåhjulsdriven och saknar så kallade hasplåtar på undersidan. Däremot har den äkta suv-höjd och är således behändig att kliva i och ur. Man behöver inte vara pensionär för att tycka att det är obekvämt att sitta bara ett par decimeter ovanför asfalten. Apropå utrymmen sväljer T-Cross mer än dubbelt så mycket bagage som 1970-talets Golf.



VW T-Cross är en rolig, praktisk och lättkörd bil.



T-Cross är rolig att köra och yttermåtten gör den smidig och lätthanterlig. Bilen hade säkert blivit en bästsäljare för VW om den fått härja ensam. Men på samma plattform finns redan kusinen Seat Arona och i höst kommer Skodas version Kamiq. Båda blir billigare. Å andra sidan sett äger Volkswagen både Seat och Skoda.

Specifikationer | VW T-Cross 1,0 TSI

Grundpris:	239 400 kronor.
Förbrukning:	6,2 liter/100 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	140 g/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	126 mg/km (RDE).
Motor:	1,0-liters bensin, 3 cylindrar, turbo.
Kraftöverföring:	7-växlad dubbelkoppling, framhjulsdriven.
Skatt:	1 754 kronor (efter tre år 382 kr).
Max effekt:	115 hk vid 5 000–5 500 varv/min.
Max vridmoment:	200 Nm vid 2 000–3 500 varv/min
Tjänstevikt:	1 344 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,11/1,76/1,56.
Bagageutrymme:	385–1 281 liter.
Acceleration 0–100 km/h:	10,2 sekunder.
Toppfart:	193 km/h.



I testbilen sitter en trecylindrig motor på 110 hästkrafter men den svenska VW-importören tror att samma motor med 95 hästar blir bästsäljaren.

Motor/växellåda

Betyg: 5 av 6

Det behövs inte alltid en jättemaskin för att liva upp tillvaron som bilförare. Den här 3-cylindriga och bränslesnåla 1,0-litersmotorn ger inte bara låga driftskostnader utan också ett underhållande sound – kopplat till VW-koncernens beprövade 7-stegade dubbelkopplingsväxellåda.

Ekonomi/miljö

Betyg: 4 av 6

Ska man prioritera driftsekonomi och miljö väljer man 95-hästarsmotorn, men den här kraftfullare versionen skäms inte för sig den heller. Lite dyr – samma bil i spansk Seat-kostym är betydligt billigare.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

Lättmanövrerad, rask och rolig att köra. Tryggt och förutsägbart uppträdande vid undanvägningsmanövrer. Inga topprestanda men det är väl inte för att vinna några gatlopp man köper en sådan här bil.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

VW T-Cross fick toppbetyg i Euro NCAP:s krocksäkerhetstest i maj. Svaga punkten är, som hos så många andra bilar, fönsterstolparna som riskerar att skada oskyddade trafikanter vid påkörning. De flesta säkerhetssystem är standard.

Helhet

Betyg: 5 av 6

Rolig, praktisk och lättkörd bil med en effektiv motor som levererar fullt tillräcklig prestanda.

Två rivaler



Kia Stonic 1,0 T-GDi

203 900 kronor. 120 hk. CO2 117 g/km.

Har precis som T-Cross en 1,0-liters 3-cylindrig bensinmotor med turbo men går bara att få med 6-stegad manuell växellåda. Framhjulsdriven.



Peugeot 2008 GT-Line

227 900 kronor. 130 hk. CO2 110 g/km.

3-cylindrig bensinmotor men med lite större cylindervolym än i VW T-Cross, men den går bara att kombinera med en 6-stegad manuell växellåda. Framhjulsdriven.

8. Prov: Porsche 911 Speedster kostar 2,9 miljoner – och är värd varenda krona

Av Stefan Helmreich, Publicerad 2019-06-29, 06:27

Porsche håller precis på att uppdatera den klassiska 911-modellen till en ny generation. Men som en sista hälsning till gamla modellen kommer nu specialversionen Speedster. Vi provkör.



Samtidigt som vägen ändrar karaktär och går genom bergen förvandlas även Sardinien och det eviga solskenet till drama. Palmerna böjer sig krumt för häftiga vindbyar och de nyss ulliga molnen mörknar och muterar sig till hotande formationer.

Cabrioletväder? Ser inte riktigt ut så. Och ändå är den dramatiska kulissen som målad för huvudrollsinnehavaren – 911 Speedster, som är åter till ursprunget, efter att föregångaren glidit ut lite väl långt åt flärdhållet.

Med endast 1.948 exemplar på produktionslistan och den svindlande prislappen på 2.850.000 kr är jubileumsmodellen egentligen en marginell sak, men ändå av stor betydelse. Det menar Andreas Preuninger, chef för Porsches GT-bilar: "911 är Porsches ikon, och 911-ikonen är Speedster!"

Speedsterns historia omfattar hittills fem kapitel. Den här bilen är den sjätte, baserad på 991, och den återför linjerna till sina rötter. Den som bidragit med mest prägel är originalet, 356 Speedster, som står för de puristiska grundprinciperna.

Racinglooken kommer från det syndigt dyra Heritage Design-paketet (237 900:–, som en ny Volkswagen Golf!) med startnummer, delvis vit lackering mot i övrigt GT Silver, emblem i guld samt cognacbrun interiör, bland annat. Porsche 964 har utgjort inspirationskälla nummer två. Det var den första (och enda) i raden modeller som med små detaljer drog paralleller till de sportigaste bilarna. Det har den nya tagit vara på både karaktärsmässigt och substantiellt.

I grunden sätts Speedstern samman av tre modeller. Den förstärkta bredspåriga bakdelen kommer från Carrera 4 Cabriolet. Chassi och drivlina tas i huvudsak från GT3 Touring och frontens karossdelar i kolfiber har 911 R fått släppa till.



964 (i bakgrunden) var den första moderna Speedstern.
Den nya är inget annat än en GT3 med "mössa". Taket får man packa själv.





Skönt i det fria. Känslan av frisk luft och frihet är enastående.
Porsche 911 Speedster är 120 kilo lättare än nya 992 Carrera Cabriolet.

Allt ovanför midjelinjen, alltså det som gör Speedster till Speedster, är modellens egna. Vindrutan är lägre och sidorutorna mindre än hos vanliga Cabriolet. Täckkåpan bak i kolfiber, som trots sin storlek bara väger 10 kilo, välver sig i två pucklar, vilket en gång etablerades på G-generationen.

Naturligtvis gömmer det sig ett tygtak under pucklarna, som man får kämpa med själv. Upplåsning och låsning sker med en knapptryckning – resten får man gå ur bilen och göra med muskelkraft.

Ner med taket, stäng luckan och så står man där med en öppen bil. Fälla upp? Samma sak igen fast tvärtom, förutom att sufflettens båda "åsneöron" måste knäppas fast.

Andreas Preuninger avslöjar att man till och med diskuterade att ta bort tygtaket helt. Med hänsyn till användbarheten avstod man. Den spartanska Tonneau-covern från konceptbilen skippade man faktiskt också. Det var dock fegt.

Hur som helst är det här inget för soffpotatisen. Alltså ut i den allt friskare luften och in i den häftiga väderfronten. Den bitska kopplingen kräver lite tillvänjning. Den sexväxlade lådan blir direkt som hand i handske. Lägena klickar i som magneter dragna till varandra. Den automatiska mellangasen (urkopplingsbar) jämnar ut motorbromsen vid nedväxling.

PDK? Finns inte och passar inte. Vare sig i konceptet eller vid körningen som lever av förarens engagemang och som blir bättre ju mer man jobbar med bilen.

Speedster är ingen racerbil men påminner om en i vissa avseenden. Cupdäcken är obligatoriska, farthinder är riktiga hinder för bilen (men lyftsystem för framaxel är tillval, 23 600 kr). Infotainmentsystem går bara att få på uttrycklig begäran. Renlärigheten är ständigt närvarande men inte förslavande.

Chassit är huvudet på spiken. Fjädrarna motsvarar exakt de på GT3. Tvåstegsstötdämparna är lite hårdare kryddade. Vid normal färd märks knappast någon skillnad. Det är först när man utsätter fjäderbenen för lite sidokrafter som sportlägets hårdare motstånd märks – positivt i varje bemärkelse.





Uppe i bergen kryper temperaturen ner till ensiffriga grader och det droppar från himlen. Alternativen diskuteras kort. Cabba upp eller fly? Det blir det senare alternativet. Snabbt vänder Speedstern och dyker in i serpentinvägarna nerför berget. Till att börja med understyr den lätt men snart har Michelinarna gnidit sig varma och 1.465 kg Speedster biter sig fast i asfalten som tuggummi.

Framhjulen klipper kurva efter kurva, rätar ut och baken hänger med. Först kör man i en rytm, med ökande fart närmast i raseri men som tur är reagerar sinnena även på yttre intryck. En stund sveper de lugnande dofterna av hav in i kupén. Sedan sniffar du åter in lite motorsportluft eftersom Speedstern precis tagit en snabb höger just rätt i apex. Det bästa av allt.



Analoga instrument med grön bakgrundsbelysning.

Man är helt omgiven av körglädje, kan inte komma undan den. Det sätter sig i hårbotten, fotsulorna, i ryggen och framför allt i fingerspetsarna. Eller som en kollega nyligen formulerade det: "I en 911 måste du känna länkarmarna i ratten!" I den här bilen tycks det stämma, så pass att när du klivit ur bilen och kollar om du har smörjfett på händerna.

Men vägegenskaperna är bara en beståndsdel i bilens intensitet. Den andra står motorn för. Med passionen och släktskapet till Le Mans. En fyraliters sugmotor med titanstakar, torrsump, hårdare ventilfjädrar, 9 000 r/min och med en kraftutveckling som pressar dig bakåt som i ett JAS-plan.

Man känner igen sig, eller tror att man gör det. För även om boxermotorn är en veteran i grunden är den helt ny på många viktiga områden.



De skärpta utsläppskraven har tvingat fabriken att bygga in partikelfilter. De prylarna är tunga och kostar i regel effekt. Det hindrade förstås inte Porsche från att höja effekten med 10 hk till 510 hk jämfört med GT3, öka vridmomentet och med extremt tunn plåt göra avgassystemet lättare – med hela 10 kilo!

Med ombord är numera också ett nytt insug med individuella ventiler. Inte för att förbättra gasresponsen. "Nej, den var vi helt nöjda med", säger Preuninger. "Faktiskt är det främst till för att minska utsläppen och det gör de så bra att den här drivlinan är vår plattform för framtiden."

Passande nog slår den sardinska aftonhimlen över i rosa medan Speedster får löpa fritt de sista rakorna innan vi kommer fram till havet. Vi lyssnar igen och boxersexan varvar högt och låter ilsket hes, igen och igen. Allt stämmer. Allt utom den kitschigt turisttypiska kulissen.

För lite drama helt enkelt.



Av **Stefan Helmreich**

Bearbetning: **Torbjörn Lundgren**



En andra åsikt

Alrik Söderlind

CHEFREDAKTÖR, AUTO MOTOR & SPORT

Vad handlar Porsche 911 om? Självklart om upplevelse. Att köra en egensinnig bil som verkligen tål att brukas och som tål att ses på. Länge – år efter år.

Men vilken skulle jag välja? Först måste vi välja spår, ska jag ha bilen för att köra på bana eller som daglig transport? I den bästa av världar hade jag givetvis minst två stycken och som leksak på trackdays kan jag inte tänka mig något bättre än en 911 GT3 RS. Fruktansvärt snabb, effektiv men också rå och personlig. PDK-lådan och det hysteriskt varvande turbolösa motorn får mig att rysa bara jag tänker på hur fantastiskt bra de är.

Men vardags-911:n då? En av mitt livs bästa bilupplevelser är veckan då jag körde en 911 Speedster årsmodell 1989, med smal kaross, en vecka i Norrlands inland. Ren bilkörning. Mygg. Oändligt långa ljusa nätter. Snudd på öde vägar.

En sådan i mycket fint skick skulle vara en dröm, inte för snabb och samtidigt mycket underhållande att köra.

Men frågan är om jag inte skulle bli ännu mer nöjd varje dag om det blev en ny 911 Speedster? Fortfarande en turbobefriad motor som har både karaktär och ljudbild intakt, men till skillnad från GT3 kopplad till en manuell växellåda.

Jag gillar verkligen öppna bilar eftersom man hamnar mitt i naturen, men det är få cabrioleter som är riktigt snygga både med och utan tak – men här är nya Speedster ett undantag. Den är inte heller lika bekväm som en 911 Cabriolet, och det gillar jag: en sportbil ska inte vara skön att åka i, den ska förmedla allt som händer på vägen, i luften, i motorn, i styrningen. Snacka högljutt och tydligt.

Så svaret på frågan är nog att jag helst av allt skulle vilja ha en ny och modern 911 Speedster, eftersom jag inte kör på bana tillräckligt ofta för att motivera en GT3 RS.

Men det finne en hake i det här resonemanget och den haken heter nya elbilen Taycan. Det är Porschen som jag helst av allt skulle köra sju dagar i veckan, året runt.

Vilken är din drömbil – och varför?

Feber

9. Vi har kraschat med en Tesla i en Tesla

Av Roger Åberg 2019-06-28 KL 13:45

Nu kan man spela i bilen



FILM: https://youtu.be/vint9R8Aa_Q

Tesla fortsätter att släppa riktigt bra funktioner till sina bilar. Och en del trams. I den senare kategorin hör Tesla Arcade hemma, och vi var så klart tvungna att prova. Tesla Arcade är helt enkelt en avdelning i mjukvaran där det finns ett gäng spel och nu har **Beach Racing Buggy 2** hittat dit. Det är kanske inte det fetaste bilspelet i historien men det spelar inte så stor roll.

För det är väldigt, väldigt roligt att spela bilspel i en bil. Känslan kan liksom inte bli bättre än att sitta i ett riktigt bilsäte och styra med en riktig ratt. Nu gör det inte att jag kan spela bra, men det är ändå roligt.

Som sagt, trams. Men varför ska allt vara så seriöst hela tiden? Ingen har dött av att ha lite skoj då och då.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Provkörning av Kia Stinger 2,2 CRDi AWD AT8 GT Line

Oskar Krüger

29 juni 2019

Kia har förvånat oss på alla sätt med Stinger. Snygg, dyr och riktigt bra. Men hur ter sig den stora coupén med en fyrcylindrig dieselmotor under huven?



Parkeringens läckraste bil står nytvättad och glänser i sin svarta skepnad. De detaljerade strålkastarna av LED-typ, grillen som inspirerats av en tigernos och den långa motorhuven skickar tankarna bort från det koreanska bilmärket som annars utmärker sig med prisvärda bilar och sju års garanti. Inte heller den låga, långt sluttande, taklinjen och de bakre ljusbärarna som slingrar sig runt aktern och vidare i bilens profil, skänker några tankar till Kia.

Tre centralt placerade ventilationsutblås står i fokus inuti kupén. Detaljerna är välarbetade och hela interiören känns lyxig samtidigt som det är tydligt att man sitter i en Kia. Växelväljaren är unik för Stinger, ett stycke som är både snyggt och skönt att hålla i. Just ergonomin är riktigt bra, förarstolen är bekväm, ratten är elektiskt justerbar och armarna hamnar naturligt på stöden på vardera sidan om ratten. En viktig detalj i ett långfärdslok som Stinger. För även om Kia Stinger har en V6:a på 356 hästar (tidigare 370) är det här ingen sportbil. Något jag själv fick utreda på legendariska Nürburgring för två år sedan där jag provkörde en förserieversion av bilen.

Fjädringen är för mjuk för att vara en sportbil, V6:an är inte underhållande på det sättet och bilen är för tung. Men att den är en riktigt bra bil på vanliga vägar fick vi kvitto på i fjol där vår nyligen framlidne reporter PeO Kjellström valde just Kia Stinger som sin drömvinterbil. Fin styrning, bra riktningsstabilitet, fast fjädring och sköna stolar löd lovorden. Och jag kan inte annat än att instämma.



Interiören är klart mer exklusiv än i övriga Kia-modeller, men lika lätthanterlig.

Men i den kolsvarta Stingern sitter ingen V6:a, nej här under sitter en hederlig diesel med fyra cylindrar och 200 hästkrafter. För två saker som sänkte Stinger i testet var priset och den törstiga V6:an. Dieseln är såklart billigare, hela 80 000 kronor billigare men diesel-Stingern kostar alltjämt 448 400 kr. Vilket får ses som väldigt dyrt även om listan på utrustning är lång.

Med tigernosen riktandes norrut söker jag svar på om Stinger är lika förförisk med den betydligt tråkigare motorn. Dieselknattret som var klart påtagligt innanför tullarna i Stockholm är som bortblåst väl uppe i fart. Dieselmotorn är medioker för sin typ men Stinger är välisolerad från alla sorters oljud. Växlandet sköts av en konventionell automatlåda med åtta växlar och lådan och jag blir snabbt kompisar. Växlingarna är inte blixtrande men växlarna sker allt som oftast vid precis rätt tidpunkt. Vill jag ligga på lägre växlar för jag handen bakåt från växelväljaren och vrider körprogramsväljaren till sport. Allt bra så här långt.

Motorn då? Jo, jag tycker den är helt tillräcklig och det känns inte alls fel. Att den ska konkurrera med den nästan dubbelt så starka bensinmotorn är inte på tal, men jag tycker inte Stinger behöver en så stark motor. Det här är som sagt en långfärdsbil, ingen sportbil. Jag kan dock inte undanhålla att jag saknar mullret i V6:an men aldrig känner jag att jag har för lite kraft.

Efter femtio körda mil anger bilen en förbrukning på 0,68 l/mil. En helt acceptabel förbrukning och jämfört med bensin V6:an en fis i rymden. Dieselmotorn är alltså det rimliga valet om man ska köpa en Stinger. Men köpet av Stinger i sig är svårare att rättfärdiga. Även då Stinger är en riktigt bra bil är det mycket pengar. Speciellt mycket pengar för en Kia, enligt många. Men den här bilen får mig att känna mig speciell på ett sätt jag inte känner i en Audi A5 eller Mercedes C-klass Coupé. Och speciellt inte i en Volvo V90. Men hur mycket får det kosta att känna sig speciell?



Stinger är ett slagkraftigt modellnamn som Kia klarar att bära utan att skämmas.

Det här är nytt!

Diesel

I stället för V6:an har en fyrcylindrig dieselspis på 200 hästkrafter letat sig ner under huven.

Kia Stinger 2,2 CRDi AWD AT8 GT Line

Pris

448 400 kronor, säljs nu.

Motor

Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 16,0:1. Borrning/slag 85,4/96,0 mm, cylindervolym 2 199 cm3. Max effekt 200 hk (147 kW) vid 3 800 r/min, max vridmoment 440 Nm vid 1 750-2 750 r/min.

Kraftöverföring

Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 1 längsgående länkarm och 4 tvärställda länkarmar per sida.

Styrning

Elservo. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar

Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 225/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 291, längd 483, bredd 187, höjd 140, spårvidd f/b 160/162. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 901, maxlast 424, max släpvagnsvikt 1 500. Tank 60 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 406/1 114 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 7,6 s, toppfart 230 km/h.

Bränsleförbrukning
(NEDC): Stad 0,79 l/mil, landsväg 0,56 l/mil, blandad körning 0,64 l/mil. CO_2 169 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Ingen uppgift.

Garantier
Nybil 7 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans 3 år.

Skatt
9 687 kronor per år de första tre åren, därefter 4 170 kr per år.

Rivaler



Audi A5 40 TDI quattro S tronic
Audin landar väldigt nära Stinger prismässigt, men till skillnad från Kia får du betala dyrt för utrustningen hos Audi.
Pris: 456 500 kronor.



Mercedes C 220 d 4Matic Coupé
Samma historia som för Audi. Dessutom är både Mercedes och Audi mindre än Kia Stinger.
Pris: 424 900 kronor.



GALLERI
Kia Stinger
37 bilder

11. Lancia Delta Integrale

Gran Turisimo Magazine nr.1 2017

När de giftiga Grupp B-bilarna parkerades i mitten av 1980-talet tog de snällare Grupp A-bilarna över. Lancia var bäst rustat för nyordningen med sin Delta Integrale. Idag är den snabba folkbilen kult och raskt på väg uppåt prismässigt.



Den lilla Lancian försvann! Jag körde min Audi quattro – den andra i raden – som jaktbil i Svenska rallyt och kände mig ganska oövervinnerlig på de vintriga småvägarna i vargaskogarna mellan Dalarna och Värmland. Jag hade gått vänsterbromsarkurs hos rallyproffset Mikael Ericsson och när en vit Italienregistrerad Lancia Delta Integrale dök upp från vänster i ett vägbyte tänkte jag att det skulle bli en enkel match att stressa italienaren på min egen hemmaplan.

Men ack så jag bedrog mig. Det tog inte många tajta kurvor med den stora quattron dansande i yviga svängar bakom en snabbt försvinnande liten Lancia förrän jag insåg att Integralen var ett helt annat djur på vägen. Tajt, styrsnabb och effektiv på ett helt annat sätt än den gammaldags långa quattron.

När volymen i rallyskogarna skruvades ner flera nivåer efter olyckorna med de brutala Grupp B-bilarna och man blixtrustade för det tamare Grupp A-reglementet var det inte många som masstillverkade bilar som passade perfekt för klassen. Men Lan- cia hade just försett sin turbo-laddade Delta HF med fyhjulsdrift, och kunde med enkla medel skapa en bil med goda förutsätt-ningar att bli effektiv i rallyskogarna. I med en större motor (på maxgränsen två liter), på med större bromsar och kraftigare fjäderben och montera en kortare styrväxel och vips hade man en vinnare på väg.

Lancia hade redan valt en rätt sofistikerad lösning för sin fyrhjulsdrift, med ojämn torque split (56/44 procent fram/bak), en viskobromsdiff mellan axlarna och en Torsen mellan bakhjulen. Systemet gav utmärkt driv och en bra bas för en rallybil – åtminstone jämfört med vad konkur-renterna hade att erbjuda.



Integrale i rally-utförande

Och Lancia började vinna direkt. 1987 sopade man enkelt hem VM, och segersagan skulle bara fortsätta. Efter sex konstruktörstitlar och fyra förartitlar mellan åren 1987 och 1992 drog sig fabriksteamet tillbaka obesegrat – en svit som även får Volkswagens sentida dominans att blekna.

Reglementet krävde att 5 000 bilar byggdes årligen, och även om det var en utmaning att få snurr på försäljningen i början skulle rallysegrarna snabbt öka efterfrågan i bilhallarna. Till Sverige kom inte Intergrale alls, och de enda Lancia Delta som syntes här var omdöpta till Saab 600 och saknade både turbo och fyrhjulsdrift och de breddade skärmar som för varje år kom att svullna och göra bilen allt bredare.

De första två årsmodellerna hade 8-ventilsmotorn på 185 hästar, men redan 1989 var det dags för 16-ventilaren att debutera. Huven blev lite bulligare för att ge plats åt den högre motorn som nu gav 200 hästar, och spurten till 100 km/h avverkades på 5,5 sekunder – riktigt giftigt för knappt 30 år sedan.

Lika viktigt var det faktum att man hade ändrat kraftfördelningen mellan fram- och bakaxeln till 47/53 procent, där bakhjulen nu fick en dos mer kraft för att helt eliminera tendenserna till understyrning i tajta svängar. Normalt var Integralen även med sin ursprungliga kraftfördelning en riktigt styrsnabb kamrat på vägen, men på asfalt och med allt bredare däck tenderade bilen att driva utåt i svängen när man lade på full gas.

1991 var det dags för en Evo-version, som optiskt blev avsevärt mycket mer hårdkokt än föregångarna, med ännu bredare skärmar och hjul. Effekten var nu uppe i 210 hästar, som bara toppades av Evo II med fem hästar till som avslutade bilens livs- cykel 1994, ett par år efter segertåget i rally-VM.

Jag hade själv lite svårt att förlika mig med tanken att Intergralen skulle bli ett dyrt samlarobjekt, byggd som den var på en billigt hopsatt (men väl designad) massprodukt med nästan olidligt skräpig kvalitetsnivå på interiören. Men faktum är att Intergralen idag, särskilt i Evo-utförande, har blivit riktigt eftertraktad och oftast kostar halvmiljonen om den är i fint skick.

Under det sista produktionsåret byggdes sju olika specialversioner i begränsad upplaga som idag betingar stöddiga premiumpriser, trots att det kanske bara är färgen och lite smådetaljer som skiljer den från den "vanliga" Integralen.

Själv skulle jag välja en fabriksbyggd rallybil – om jag hade ett par miljoner över. En Integrale av det rätta virket.



Kort och distinkt siluett.



I rally-svängen när det begav sig.



Interiörarbetet lämnade mycket övrigt att önska.

Gunnar Dackevall

12. Grattis Buick Riviera!

Publicerad **5 juli 2009**

Text Carl Legelius

I dag när Laila och Ritva har namnsdag vill vi uppmärksamma Riviera!



Buick Riviera introducerades som 1963 års modell och har prisats för sin design många gånger i efterhand. Rivieran var en tvådörrars kupé med plats för fyra personer som kändes såväl sportig som lyxig sett ur amerikanskt perspektiv.

Denna "klassiska" Riviera var först ämnad till att väcka liv i sedan länge avsomnade LaSalle men Buicks försäljning behövde en vitaminspruta, så Riviera blev en Buick.

Första åren byggdes Riviera på ett chassi med 117 tums hjulbas, exklusivt för modellen, vilket var extremt ovanligt inom amerikansk bilbyggartradition.

Däremot kom karosstommen på andra generationen att delas med 1966 års framhjulsdrivna Oldsmobile Toronado även om inget yttre kännetecken fanns.

Tredje generationen blev känd för sin vågade nya stil med "boattail", där taklinjen övergick i en enorm och avsmalnande bakruta, som gav så specifika drag åt Riviera att ingen annan bilmodell kunde matcha detta.

1974 behölls grunddragen fram, men baktill övergav Buick den speciella "boattail" -stilen för en mer konventionell bakdel samtidigt som den nya gimmicken "operafönster" prydde C-stolpen.

Till 1979 hade Rivierans yttermått minskat radikalt samtidigt som framhjulsdrift infördes och på beställning kunde den fås med en V6 med turbo.

Riviera växte karrossmässigt, som alla amerikanska 60- och 70-talsbilar från sin födelse, men med 80-talets inträde krymptes alla modeller oavsett tillverkare. 1999 lades modellen ner.



Riviera presenteras för en entusiastisk publik 1963. En blivande klassiker.
FILM: https://youtu.be/BvL5Z1ogWH0



Generation 2 kom 1968 och var stilren som få andra bilar "over there".
FILM: https://youtu.be/24QU-I0DkaY



En liten flirt med femtiotalets dolda bakhjul gjordes i slutet av 60-talet och bilen på bilden från 1970 blev den sista.



1971 års Riviera "Boattail" var en utmaning för betraktaren med sin särpräglade akter. Älska eller hata. Vi älskar.



Älskling, har du krympt bilen? Redan 1976 gick det se vartåt det barkade.
***FILM**: https://youtu.be/EjLtgt4D64I*



Riviera Convertible 1982–85
***FILM**: https://youtu.be/Be-aMQyqQIA*



Riviera T-Type 1986–93



1998 var Riviera en spolformad bil med framhjulsdrift, V6-motor - och halvöppen mun...



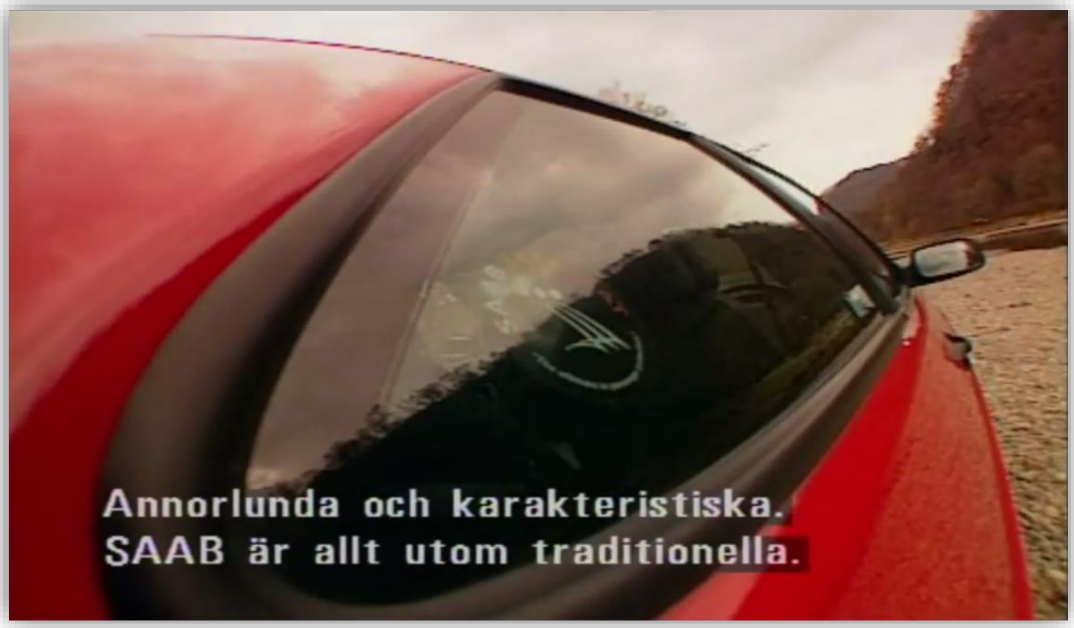
Buick Riviera som konceptbil visad första gången i Shanghai 2007 och ritad i GM:s kinesiska designstudio. En 2+2 med måsvingedörrar och karosspaneler i kolfiber. Kanske kommer modellnamnet tillbaka. Buick är i alla fall ett av de märken som ska få leva kvar i det nya, statsfinansierade GM.

13. Fredagshumorn: Svenska nyheter - Jesper Rönndahl lär dig allt om EU



FILM: ***https://youtu.be/fEe6cpMB0Vs?list=PLF1FRyHHWSzjniOCWBlBK7TaeVQDi5e5s***

14. Fredagsfilmen: Saab:s historia 1995-1996 med Erik Carlsson



FILM: ***https://youtu.be/cBglgMTM0Pc***

SLUT